

[Accueil](#)[Revenir à l'accueil](#)[Collection](#)[Correspondance active de Jean-Baptiste André Godin](#)[Collection Godin](#)[Registre de copies de lettres envoyées_CNAM FG 15 \(18\)](#)[Item](#)[Jean-Baptiste André Godin à Henry Levasseur, 3 août 1876](#)

Jean-Baptiste André Godin à Henry Levasseur, 3 août 1876

Auteur·e : [Godin, Jean-Baptiste André \(1817-1888\)](#)

Les folios

En passant la souris sur une vignette, le titre de l'image apparaît.

7 Fichier(s)

Présentation

Auteur·e [Godin, Jean-Baptiste André \(1817-1888\)](#)

Date de rédaction [3 août 1876](#)

Lieu de rédaction [Guise \(Aisne\)](#)

Destinataire [Levasseur, Henry \(1843-1905\)](#)

Lieu de destination [Laon \(Aisne\)](#)

Scripteur / Scriptorice [Moret, Marie \(1840-1908\)](#)

Description

Résumé Godin communique à Levasseur un article qu'il voudrait voir publier dans le numéro du dimanche du *Courrier de l'Aisne*. Le manuscrit de l'article intitulé « Chemin de fer du Cateau à St Erme » est copié à la suite de la lettre sur les folios 25r à 30r : l'article soutient la réalisation de la ligne de chemin de fer qui permettrait de relier les ports de mer du Nord à Marseille en passant par Lille, Valenciennes, Le Cateau, Guise, Marle, Reims, Châlons, Chaumont, Dijon et Lyon ; Godin passe en revue les avantages de la nouvelle ligne pour les cantons de l'Aisne qu'elle traverserait, et pour le département de l'Aisne qui pourrait faire l'économie de frais d'entretien des routes ordinaires ; il appelle le gouvernement à donner la possibilité aux capitaux inactifs de s'employer dans une entreprise d'utilité publique.

Mots-clés

[Articles de périodiques](#), [Chemins de fer](#)

Lieux cités

- [Aisne \(France\)](#)
- [Busigny \(Nord\)](#)
- [Châlons-en-Champagne \(Marne\)](#)
- [Chaumont \(Haute-Marne\)](#)

- [Dijon \(Côte-d'Or\)](#)
- [France](#)
- [Guise \(Aisne\)](#)
- [Hirson \(Aisne\)](#)
- [Laon \(Aisne\)](#)
- [Le Cateau-Cambrésis \(Nord\)](#)
- [Lille \(Nord\)](#)
- [Lyon \(Rhône\)](#)
- [Marle \(Aisne\)](#)
- [Marseille \(Bouches-du-Rhône\)](#)
- [Reims \(Marne\)](#)
- [Saint-Erme \(Aisne\)](#)
- [Tergnier \(Aisne\)](#)
- [Valenciennes \(Nord\)](#)
- [Wassigny \(Aisne\)](#)

Informations sur le document source

CoteFG 15 (18)

Collation7 p. (24r, 25v, 26r, 27v, 28r, 29v, 30r)

Nature du documentCopie à la presse d'un manuscrit

Lieu de conservationBibliothèque centrale du Conservatoire national des arts et métiers, Paris

Notice créée par [Pauline Pélissier](#) Notice créée le 14/11/2023 Dernière modification le 31/01/2024

Quise le 3 août 76

Cher Monsieur Lassus,

Je vous envoie ci-joint
l'article que je vous ai
promis. Ne pourrez-vous
pas l'insérer dans votre N^o
du dimanche qui, je crois,
se tire à un plus grand
nombre d'exemplaires ?

Veuillez je vous prie
m'envoyer 5 à 6 numéros.

Agnez, cher Monsieur,
l'assurance de mes senti-
ments dévoués.

De la Haye

Chemin de fer du Cateau à St Erme.

En publiant dans notre numéro du Lundi 14 et Mardi 15 Juillet dernier une pétition qui depuis a été couverte de signatures dans les cantons situés sur la ligne du Cateau à St Erme, nous avons exprimé l'intention d'examiner à nouveau l'intérêt qui s'attache à l'exécution prochaine de ce chemin de fer. Il n'en est pas, en effet, dont l'urgence se fasse sentir d'une façon plus pressante pour le département, et il n'en est pas qui puisse être d'une plus grande utilité.

Nous avons remarqué que la pétition, après avoir brièvement relevé que le conseil d'Etat et le Gouvernement ont à différentes reprises déclaré que ce tracé constituerait une ligne d'intérêt général, fait observer qu'il suffit de construire la ligne concédée par les conseils généraux de l'Oisne et du Nord pour qu'il y ait, à l'aide de ce tronçon, une ligne continue de chemin de fer de nos ports de mer du Nord jusqu'à Marseille, en passant par Lille, Valenciennes, Le Cateau, Guise, Marle, Reims, Châlons, Chaumont, Dijon, Lyon et Marseille.

Si, en effet, on jette les yeux sur la carte on est surpris de voir qu'il suffit de construire le tronçon compris entre Valenciennes et St Erme, pour avoir une nouvelle ligne de fer traversant la France entière, presque en ligne droite du nord au midi. En voyant cela, on ne peut s'empêcher de regretter

que ce soit sans résultat que depuis cinq ans l'utilité de cette ligne ait été reconnue par les conseils généraux de l'Alsace et du Nord.

Cependant on est obligé aussi de constater que le gouvernement avait des motifs sérieux pour classer la ligne du Cateau à St Erme au rang des lignes d'intérêt général ; mais il faut reconnaître également que si la ligne du Cateau à St Erme est utile aux intérêts de la France, comme à ceux des départements qui s'étaient concertés pour son exécution, c'est un double motif pour faire que cette ligne soit le plus vite possible livrée à la circulation ; en différer plus longtemps la déclaration d'utilité publique serait faire croire que l'intérêt du pays est livré au bon vouloir de la Compagnie du Nord.

Mais laissons les considérations générales sur ce chemin de fer qu'on pourrait qualifier de nouvelle ligne de Dijon à Lille, pour rentrer dans l'examen de son utilité pour les départements de l'Alsace et les départements voisins. En ceci, la pétition fait brièvement ressortir que plusieurs cantons traversés par ^{la ligne projetée} ~~cette ligne~~ sont privés de chemin de fer, que ceux qui touchent aux voies ferrées ne se font que dans des directions peu utiles à leurs besoins.

Le canton de Massigny est dans ce cas ; pour aller à Laon, en prenant la gare de Basigny, il y a ————— 89 Kilomètres

	Report.	84 Kilomètres.
Par la ligne du Cateau à St Erme, il y aurait	59 "	
	Différence	25 - "
ou moins pour Messigny.		
Le canton de Guise possède à Guise même une gare; à cette gare à Laon par chemin de fer, il y a		
		80 Kilomètres.
Par Warle il y aurait	63 "	
		<hr/>
Economie de parcours	37 "	

Cette diminution dans le trajet vers Laon
s'augmenterait de 17 Kilomètres dans la direction
de Reims, pour les cantons de Messigny, Guise,
Ains, Noirlé, et Sissonne.

Si maintenant nous examinons les avan-
tages qui résulteraient pour tous ces cantons de
la construction de la ligne de Reims à Valen-
ciennes, nous voyons que du point où a lieu le
raccordement, c'est-à-dire de St Erme à Valen-
ciennes, il y a, par les voies actuelles: Laon,
Berguier jusqu'à Valenciennes, — 101 Kilomètres
Par la voie concédée — 64 "

		61 "
Avantage de trajet		
De la gare de Warle, pour aller à Valenciennes il y a:		
par Hirson		105 Kilomètres
par Laon et Berguier		141 "

par Guise et Le Cateau il n'y
aurait que ————— 77 Kilomètres

C'est donc une diminution de trajet de
30 Kilomètres dans un sens et de 77 Kilomètres dans
l'autre.

De la gare de Guise jusqu'à Valenciennes,
il y a actuellement par chemin
de fer : ————— 126 Kilomètres
Par la ligne nouvelle, il y aurait : ——— 51 —

Avantage de distance : ——— 71 —

Ces diminutions considérables de
trajet dans toutes les directions pour les cantons
traversés tiennent à ce que les lignes actuelles
sont dans des directions parallèles entre elles
et opposées à la ligne du Cateau à St Erme,
et que celle-ci, les traversant presque perpen-
diculairement, en abrége les parcours en
reliant les points où l'on ne peut arriver
aujourd'hui que par de longs détours.

A tous ces avantages de jonction, pour
les cantons du nord du département, celui d'avoir
une ligne directe sur Paris, en passant par
Marle et Laon.

Si l'on considère que ce chemin de fer
traverserait une des cantons les plus productives
du département par la richesse de son sol et
par son industrie ;

Si l'on tient compte des frais d'entretien
reclamés par nos chemins et par nos routes

départementales, à cause de la quantité des transports que le développement de l'industrie du pays augmente chaque jour, on comprendra combien la création de cette ligne de fer diminuerait les transports par terre. Tous les produits transportés sur voitures à de grandes distances pour aller aux gares actuelles, seraient pris dans les contrées productrices même placés sur la ligne du Cateau à St Erme, les routes et chemins en seraient ainsi déchargés.

Ce n'est donc pas seulement l'intérêt de quelques cantons qui est en question, mais aussi celui du département tout entier par l'allégement que ce chemin de fer apporterait à ses finances, en diminuant les frais d'entretien des routes dans toute la contrée traversée par la ligne.

Les chemins de fer sont une création de notre époque, mais ils sont aussi un besoin; et ce besoin se révélera sous toutes sortes d'aspects; bientôt il faudra reconnaître que la voie ferrée est le meilleur moyen pour soustraire les départements aux inconvénients d'un budget écrasé par l'entretien des routes ordinaires.

Quand tant de capitaux sont aujourd'hui inactifs, ne serait-il pas heureux que le gouvernement laissât un champ plus libre aux entreprises d'utilité publique, afin que ces capitaux fussent ~~utilisés~~ utilisés à augmenter la richesse de notre pays et ses moyens de production, au lieu d'être

obligés à prendre le chemin de l'étranger pour nous
créer des moyens de concurrence extérieure, quand,
au contraire, ils pourraient si utilement servir
au développement de notre prospérité nationale.

Vous ne pouvez donc que féliciter les
communes situées sur la ligne du Chateaubriant à
St Leger de l'empressement qu'elles ont mis à
signer la pétition qui nous a suggéré cet
article, car elles ont non-seulement compris
les intérêts de leurs caissons, mais ceux du départe-
ment et ceux de la France.

Vous ne doutez pas que nos sénateurs
et nos députés sauront répondre aux inten-
tions et aux vœux de ces communes.